

Tadeusz Rotter

AGRESJA W RUCHU DROGOWYM – ASPEKTY PSYCHOLOGICZNE

Road Rage – Psychological Aspects

The development of horse – drawn transport, and later the development of cartage meant that different groups of travelers started to participate in traffic. The size of vehicles, their engines' power, diversity of facilities were the first elements of the division into 'the better ones' and 'the worse ones'. This division already caused antagonisms that inspired aggression. The second group of factors generating aggression are differences in the level of road politeness. These became particularly visible especially after transport has become international, when the phenomenon of culture mixing appeared. Finally, the third group are psychological causes that are attached to participants themselves. Symbolic selection in driving tests candidates (or, very often, lack of such selection) leads to the situation when people with no imagination and no responsibility sit behind the wheel. Unfortunately, it is impossible to eliminate the influence of drivers' personal experience and personal problems on road rage. The last factor that influences road rage is alcoholism of traffic participants.

Key words: aggression, traffic

Wprowadzenie

Niewątpliwie szczęściem dla dzisiejszych pokoleń jest życie bez tragicznych przeżyć, jakimi były i są wojny. Stabilizacja życia zwłaszcza w krajach Europy

powinna wyeliminować z życia przejawy brutalizmu i wpłynąć na podwyższenie poziomu bezpieczeństwa w każdym wymiarze. Niestety, pojawiły się inne czynniki, generujące zjawiska patologiczne, które absolutnie nie powinny mieć miejsca. Do zjawisk tych należy m.in. agresja. Zróżnicowanie materialne społeczeństwa, brak gwarancji nawet minimalnych warunków egzystencji czy wreszcie nieustanna rywalizacja, którą nasycone jest życie – to czynniki wywołujące poczucie zagrożenia i niedosytu, stymulujące działania obronne. Jednym z nich może być agresja.

Nie można też zapominać, że dzisiejsze uczestnictwo w ruchu drogowym daje przeciętnemu człowiekowi możliwość wykorzystania ogromnych zasobów energii, która nieumiejętnie lub niemoralnie użyta, może stwarzać ogromne zagrożenie dla społeczeństwa. Nie można zapomnieć, że Polska jest krajem o niezbyt długich tradycjach motoryzacyjnych. Dopiero od kilkunastu lat samochód prywatny stał się dobrem powszechnym. Dzisiaj w rękach obywateli znajduje się wiele pojazdów, których możliwości poruszania się są znacznie lepsze niż kiedyś, ale także i zagrożenia z nimi związane są też znacznie większe. Stwarza to także jednak pole do działania kierowcom agresywnym.

Pojęcie i podstawowe rodzaje agresji

Wbrew powszechnemu przekonaniu zdefiniowanie pojęcia agresji nie jest łatwe, gdyż słowo to ma przede wszystkim potoczne znaczenie. Psychologowie mówią więc o zachowaniu agresywnym, które jest bardziej wyraziste i łatwiejsze do obserwacji i odczucia. W ten sposób pod tym terminem rozumie się „zachowanie ukierunkowane na spowodowanie szkody fizycznej lub psychicznej”. Według Aronsona¹, nie ma wątpliwości, że „agresja jest przeważnie działaniem intencjonalnym, ukierunkowanym na zranienie lub sprawienie bólu”. Wojciszke² dodaje, że działanie agresywne ukierunkowane na daną jednostkę wywołuje u niej motywację zmierzającą do obrony, czyli praktycznie do uniknięcia zranienia lub bólu. Bezmiar agresji sprawia, że ma ona różne formy i występuje w różnych postaciach. Pierwszy podział wyodrębnia agresję fizyczną i werbalną.

Agresją fizyczną nazywamy atak skierowany przeciwko innemu organizmowi, który może być przeprowadzony jedynie za pomocą różnych części własnego ciała (ręce, nogi, zęby itp.), jak również przy pomocy różnorodnych narzędzi (kij, nóż, pistolet itp.). Atak taki najczęściej powoduje krzywdę i może przynieść ból drugiemu organizmowi³.

Agresja werbalna to reakcja słowna, która dostarcza szkodliwych bodźców organizmowi, powoduje zniszczenie lub zranienie ego. Najczęściej celem agresji

¹ E. Aronson, T.D. Wilson, R.M. Akert, *Psychologia społeczna*, Poznań 1997.

² Za: J. Strelau, *Psychologia*, t. 3, Warszawa 2000.

³ Z.B. Gaś, *Agresja a osobowość*, Rzeszów 1997.

werbalnej jest zmniejszenie poczucia własnej wartości atakowanego. Realizuje się to poprzez groźbę lub odrzucenie. W tym ostatnim przypadku odrzucenie może wykraczać poza formy werbalne i być związane np. z różnymi gestami, unikaniem itp. To właśnie w ruchu drogowym agresja jest bardzo często wyrażana poprzez obraźliwą gestykulację.

Inny podział agresji wyróżnia agresję wroga i agresję instrumentalną.

Agresja wroga jest definiowana jako działanie poprzedzone odczuciem gniewu, którego celem jest zadanie bólu lub zranienie.

Agresja instrumentalna ukierunkowana jest na osiągnięcie innego celu poza zranieniem czy zadaniem bólu. Może to być pokonanie lub usunięcie przeszkód lub eliminacja źródła szkodliwych bodźców.

Kolejna klasyfikacja agresji może wyodrębniać dwa rodzaje agresji: czynną i bierną. Do agresji czynnej można zaliczyć wspomniane wyżej rodzaje agresji, przede wszystkim fizycznej. Agresja bierna polegać będzie na uniemożliwieniu innym osobom wykonywania jakichś czynności poprzez samą obecność agresora lub na skutek powstrzymania się przez agresora od jakiegoś określonego działania, co spowoduje szkodliwe konsekwencje dla osoby będącej obiektem agresji. Uważa się, że agresja bierna ma charakter bezpośredni, a agresor dostarcza szkodliwych bodźców poprzez swoją obecność lub odmowę.

Niektóre rodzaje agresji dotyczą także zachowania zwierząt. W roku 1988 Archer wyodrębnił trzy takie grupy agresji:

- agresję obronną, która polega na odparciu zagrożenia aby umożliwić przeżycie,
- agresję rodzicielską, która ma na celu likwidację zagrożeń zagrażających młodym,
- agresję rywalizacyjną, której celem jest odpieranie zagrożeń dla zachowania dobrej kondycji, samopoczucia albo pozycji społecznej, dla zdobycia a potem utrzymania cennych zasobów, a także zdobycia partnera seksualnego, przestrzeni życiowej i spokoju⁴.

Podstawowe teorie agresji

1. Teoria instynktu, która opisuje agresję jako zachowanie wrodzone, zdeteminowane biologiczną koniecznością wyładowania agresywnej energii, mało podatne na wpływy zewnętrzne i proces uczenia się.
2. Teoria uczenia się, która zajmuje stanowisko przeciwne do teorii instynktu, zakładając, że agresja jest rezultatem procesu uczenia się, nabytym w ciągu życia jednostki.
3. Teoria popędu zajmuje stanowisko pośrednie i zakłada, że agresja stanowi wprowadzenie rozładowanie popędu, jednak sam popęd jest rezultatem

⁴ T. Kowalski, *Psychologiczne podłoże agresji w ruchu drogowym* (maszynopis nieopublikowany), Pracownia Psychologii Transportu Instytutu Psychologii Stosowanej UJ, Kraków 2006.

oddziaływania czynników sytuacyjnych, a sposób jego rozładowania jest uzależniony od procesów uczenia się.

Jeżeli chodzi o teorię instynktu, to warto przyjrzeć się tu roli instynktu jako generatora zachowań agresywnych. Chociaż jako głównego twórcę podwalin tej teorii trudno pominąć angielskiego filozofa Thomasa Hobbesa, to jednak najczęściej wiąże się teorię instynktu z nazwiskiem Zygmunta Freuda. Według jego koncepcji życie człowieka kierowane jest przez dwie potężne siły: instynkt życia (Eros) i instynkt samozniszczenia (Thanatos). To właśnie samozniszczenie wiąże się głównie z agresją, która musi kiedyś znaleźć ujście w postaci wybuchu. Tak więc osobą agresywną jest ktoś, kto generuje wiele agresywnej energii i nie potrafi jej rozładować w normalny sposób i w małych dawkach. Trzeba jednak powiedzieć, że dotąd nie znaleziono dowodów potwierdzających instynktowne podłoże agresji.

Teoria agresji jako rezultatu uczenia się zakłada, że agresja jest wynikiem uczenia się za pośrednictwem procesów uwarunkowania instrumentalnego i modelowania. Warunkowanie instrumentalne jest procesem, za pomocą którego organizm uczy się znaczenia początkowo obojętnej reakcji, a więc tego, że jest ona sposobem osiągnięcia pożądanych stanów rzeczy.

Jeżeli w następstwie pewnych zachowań pojawi się nagroda, to wzrasta szansa, że zachowanie to będzie powtórzone w przyszłości. Proces ten mogą wspomagać zarówno nagrody zewnętrzne (pieniądze, zwycięstwo, uznanie), jak i wewnętrzne (samoocena, poczucie kontroli nad biegiem wydarzeń).

Modelowanie będzie polegać na tym, że ludzie tworzą sobie modele pewnych zachowań, obserwując zachowania innych ludzi i ich skutki. W ten sposób człowiek może się wyuczyć nowych form zachowania agresywnego, może hamować pewne zachowania agresywne wyuczone wcześniej czy wzbudzić podobne emocje i motywy, co u obserwowanych osób. Ułatwi to wykonywanie podobnych reakcji agresywnych.

Teoria agresji jako popędu bazuje głównie na teorii frustracji – agresji, sformułowanej w roku 1939 przez grupę naukowców Uniwersytetu Yale (Dollarda i Millera i in.). Uważali oni, że wszelka agresja jest wynikiem frustracji, a wszelka frustracja rodzi skłonność do agresji. Według tej teorii, pobudzenie zawsze prowadzi do agresji, która jednak nie zawsze jest kierowana na właściwy obiekt, może koncentrować się na innym obiekcie lub działać inaczej tak, aby kara była mniejsza.

Rodzaje zachowań agresywnych

W tej dziedzinie notuje się wiele interesujących badań nad agresją, posiłkujących się badaniami fizjologicznymi, obserwacjami klinicznymi czy wreszcie eksperymentami laboratoryjnymi. Niektóre z nich stały się już sławne. Należą do

nich eksperyment z udziałem dzieci, zrealizowany przez Bandurę, czy sławny eksperyment Zimbardo⁵, mający na celu zbadanie, w jaki sposób przeświadczenie o własnej anonimowości wpływa na występowanie zachowań agresywnych. Studenci biorący udział w tym eksperymencie odgrywali swoje role strażników i więźniów tak skutecznie, że eksperyment zaplanowany na 14 dni trzeba było przerwać już po 6 dniach, gdyż zachowania agresywne u grających rolę strażników nasiliły się w niepokojący sposób. Studenci – uczestnicy eksperymentu bardzo szybko utracili poczucie, gdzie kończy się ich rola, a gdzie zaczyna się świadome zachowanie.

Teoria frustracji – agresji zakłada, że agresja zawsze jest rezultatem frustracji, natomiast może ona być przemieszczona na inny przedmiot, który skojarzony jest z mniejszą karą lub zastąpiona innym rodzajem agresji (zwykle zagrożonej mniejszą karą). W sytuacji frustracyjnej człowiek lub zwierzę uruchamia przecież tzw. mechanizmy defensywne (obronne), których celem jest redukcja napięcia psychicznego zwanego potrzebą. Oczywiście agresja, najczęściej przedstawiana jako akt zniszczenia przeszkody zamykającej drogę do celu, rzeczywiście może pozwolić na osiągnięcie tego celu i zaspokojenie potrzeby.

Już twórca pojęcia frustracja S. Rozenzweig zwrócił uwagę na ukierunkowanie agresji. Wyróżnił on trzy rodzaje zachowań agresywnych:

- agresja ekstrapunitywna, czyli skierowana na zewnątrz, która przypisywała winę za zaistniałą sytuację czynnikom zewnętrznym (ludziom, przedmiotom, siłom przyrody itp.). Oczywiście w takiej sytuacji osoba lub zwierzę czuła się uwolniona od spowodowania takiej sytuacji i tą drogą następowało obniżenie napięcia;
- agresja intrapunitywna, czyli skierowana do wewnątrz, która za frustrację wini jej podmiot, czyli osobę lub zwierzę doświadczające frustracji. Jest oczywiste, że skoro to on, ona czy ono, jest sprawcą sytuacji frustracyjnej, agresja winna być skierowana do wewnątrz. Ten rodzaj agresji będzie więc kreował głębokie poczucie winy u domniemanego sprawcy;
- zachowanie obojętne nie wywołujące u podmiotu żadnych specjalnych emocji. Może tak być, gdy wymiar doznanej szkody jest mały lub gdy przykładowo sytuacja osobista lub materialna jest na tyle dobra, że nie odczuwa on jakiegось zdecydowanego dyskomfortu.

Ponieważ agresja nie zawsze była owocem frustracji, niektórzy uczeni zaczęli zadawać sobie pytanie, co powoduje, że sytuacja frustracyjna wywołuje agresję. Leonard Berkowitz w roku 1965 przypuszczał, że takim dodatkowym czynnikiem są sygnały wywoławcze agresji, czyli bodźce skojarzone z czynnikiem wzbudzającym gniew aktualnie lub w przeszłości⁶. Czyli pobudzenie (efekt frustracji) i obecność sygnałów wywoławczych dają w efekcie

⁵ P.G. Zimbardo, F.L. Ruch, *Psychologia i życie*, Warszawa 1997.

⁶ T. Kowalski, *op. cit.*

zachowanie agresywne. Im silniejsze pobudzenie, tym słabsze sygnały wystarczają do wystąpienia agresji i im pobudzenie słabsze, tym silniejsze muszą być te sygnały⁷. Okazało się również, że zarówno frustracja, jak i sygnały wywoławcze nasilają agresję, chociaż żaden z tych czynników nie jest konieczny do jej wystąpienia⁸.

Oczywiście nikt nie kwestionuje związków pomiędzy frustracją i agresją, ale relacje pomiędzy tymi dwoma zjawiskami nie są tak proste, jak się początkowo wydawało.

Przykłady badań nad agresją

Jednym z wielu podziałów zachowań agresywnych jest rozróżnianie agresji wrogiej i agresji instrumentalnej.

Agresja wroga charakteryzuje się tym, że celem zachowania jest wyrządzenie obiektowi naszej agresji fizycznej lub psychicznej szkody. Agresja instrumentalna z kolei ma na celu jakiś inny skutek, natomiast sama agresja (szkoda fizyczna lub psychiczna) jest tylko drogą do celu⁹.

Wspomniano już, że zachowanie agresywne może dotyczyć dwu rodzajów agresji: werbalnej i niewerbalnej. Agresja werbalna to najczęściej obelgi i ataki słowne na drugą osobę, zaś agresja niewerbalna to przede wszystkim różnego rodzaju znaki, także i obsceniczne.

Wyróżnia się także agresję fizyczną i agresję psychologiczną: agresja fizyczna ma na celu fizyczne uszkodzenie obiektu agresji, natomiast agresja psychologiczna wymierzona jest w obniżenie oceny, samopoczucia, poczucia własnej wartości itp. osoby będącej obiektem agresji¹⁰.

Niektórzy badacze tego zjawiska proponują, by zachowania agresywne powiązać z treściami moralnymi zachowania. Można więc rozróżnić agresję antyspołeczną, występującą przeciw społeczności, agresję prospołeczną, która często w kontrowersyjny sposób służy interesom jednostki i społeczeństwa. Przykładowo, typowo agresywne zachowania uczestników protestów przeciwko likwidacji zakładów przemysłowych (np. w KWK „Brzeszcze”) są z pewnością brutalne, mimo że są realizowane w szlachetnym interesie obrony miejsc pracy.

Oczywiście na wzrost agresywności wpływają również i inne czynniki. Należą do nich m.in.:

- alkohol, który jak się okazuje, wzmacnia agresję. W roku 1954 Shupe przeanalizował dane dotyczące przestępców podejrzanych o morderstwa, na-

⁷ *Ibidem*.

⁸ J. Strelau, *op. cit.*

⁹ T. Kowalski, *op. cit.*

¹⁰ *Ibidem*.

pady, gwałty i inne przypadki przemocy. Okazało się, że 75% sprawców było w chwili aresztowania pod wpływem alkoholu. Spożycie alkoholu znosi hamulce moralne oraz rozluźnia kontrolę nad zachowaniem¹¹;

- czynniki genetyczne, które są jednak trudne do wykazania. Wiążą się głównie z anomaliami chromosomowymi;
- prowokacja, która uważana jest za niezawodny sposób wywoływania agresji. Po pierwsze, wzbudza gniew i cierpienie, motywując sprowokowaną osobę do pozbycia się ich za pośrednictwem agresji lub ucieczki, a po drugie uruchamia zasadę wzajemności, a więc pojawia się agresja u drugiej strony na zasadzie rewanżu. Po trzecie, podważa dobre mniemanie atakowanego o sobie i jego reputację, wzbudza motywację w kierunku ich odzyskania;
- pobudzenie emocjonalne, które w takich sytuacjach kumuluje się w organizmie;
- pragnienie odwetu, które występuje w sytuacji, kiedy spotyka się z agresją drugiej strony. Nie zawsze wtedy działania takie są podejmowane. Ważne jest przekonanie, że agresja drugiej strony była zamierzona;
- ból i niewygoda jeżeli występują, gdy człowiek lub zwierzę nie może się od nich uwolnić, prawie zawsze stają się motorem ataku na przeciwnika¹².

Problem agresji w ruchu drogowym

W doniesieniach polskich środków masowego przekazu problem agresji na drogach zaczyna się pojawiać coraz częściej. Wzrost intensywności ruchu drogowego (w Polsce jest ok. 9 mln praw jazdy) to niewątpliwie zwiększenie prawdopodobieństwa pojawienia się przypadków agresji. Niestety, nie idzie za tym zwiększenie ilości badań poświęconych agresji drogowej. Materiały na ten temat można znaleźć częściej w środkach masowego przekazu, wypowiedziach polityków, funkcjonariuszy policji i innych osób, które dysponują wiedzą o ruchu drogowym, ale także i tych, które jej nie mają. Apele o kulturalną i bezpieczną jazdę kończą się często kompromitacją, gdyż zachowania chuligańskie na drogach często się po nich wzmagają.

W krajach o długoletnich tradycjach motoryzacyjnych problem agresji drogowej został już dawno zauważony i stymulował badania problemów agresji drogowej.

Pierwszej naukowej analizy tego zjawiska podjęli się w roku 1949 dwaj kanadyjscy psychiatry, Tilman i Hobbs¹³. Badacze ci przeanalizowali zachowania dwóch grup taksówkarzy. Pierwszą grupę stanowili taksówkarze o wysokim wskaźniku wypadków, drugą taksówkarze będący ich przeciwnością. Jak pisze

¹¹ *Ibidem*.

¹² *Ibidem*.

¹³ *Ibidem*.

Kowalski: „analiza wykazała, że kierowcy grupy pierwszej charakteryzują się wyższym poziomem zachowań społecznie nieakceptowanych”¹⁴. Dowodem tego miały być częstsze kontakty z policją, sądami czy więzieniami.

W roku 1968 Anglik Mayer Parry opublikował książkę *Aggression on the Road*, która zaliczana jest do klasyki literatury z tej dziedziny, jako jedna z publikacji w całości poświęconych agresji drogowej. Autor stwierdził, że „agresja była przyczyną 85% wszystkich wypadków w Wielkiej Brytanii”. Stwierdzenie to jest szokujące i zadaje kłam przekonaniu o angielskich dżentelmenach na drogach.

Wyniki badań Perry’ego wyraźnie wskazywały, że wysokie wyniki w testach lęku i agresji silnie dodatnio korelują ze wskaźnikiem wypadków¹⁵.

Była już mowa o braku wystąpień naukowych na ten temat, nie oznacza to jednak braku społecznego zainteresowania agresją drogową w Polsce. W roku 2000 temat ten zaistniał w badaniach opinii społecznej przeprowadzonych przez Demoskop. Okazało się, że:

- 47% polskich kierowców w ciągu ostatnich 12 miesięcy było obiektem agresywnego zachowania ze strony innych kierujących;
- zdaniem 72% kierowców w ostatnich kilku latach agresywność wśród polskich kierowców wzrosła;
- 76% kierowców czasami bardzo denerwuje się z powodu zachowania innych kierowców.

Jak podaje Kowalski¹⁶, ciekawie prezentuje się inny aspekt tego badania. Mianowicie na pytanie: „Czy prowadzisz samochód w sposób bezpieczny?”, twierdząco odpowiedziało aż 95% ankietowanych. Wynika z tego, że zachowanie grupy liczącej 5% ogółu kierowców wywołało wrażenie u 72% kierowców, że agresja na drogach się intensyfikuje. Kowalski pisze, że „to dziwne zjawisko pojawia się także w badaniach zagranicznych”¹⁷. Można przypuszczać, że jest to efekt przekonania, że kierowcy łatwiej oceniają zachowanie swoich kolegów jako agresywne (co zwiększa ich przekonanie o wzroście ilości agresywnych kierowców), niż są w stanie ocenić jako agresywne własne postępowanie w ruchu drogowym, nawet jeżeli jest ono typowo agresywne.

Amerykańskie badania tego zjawiska pokazują, że na pytanie: „Jak wielu kierowców zachowuje się na drodze agresywnie?”, kierowcy amerykańscy odpowiedzieli, że 85%, natomiast na pytanie: „Czy sam prowadzisz samochód w sposób agresywny?”, pozytywnie odpowiedziało zaledwie 35%. Tak wyraźna różnica – 50%, dowodzi, jak wielu kierowców nie docenia swego wkładu w problem agresji¹⁸.

¹⁴ *Ibidem*.

¹⁵ M.H. Parry, *Aggression on the Road*, London 1968.

¹⁶ T. Kowalski, *op. cit.*

¹⁷ *Ibidem*.

¹⁸ *Ibidem*.

Trzeba podkreślić, że chociaż termin agresja drogowa ma potoczne znaczenie i indeks postępowania, to jednak specjaliści z tej dziedziny starają się zawęzić definicje tych pojęć podstawowych. W ten sposób zdefiniowano dwa główne pojęcia: wściekłość drogową (*road rage*) i agresywną jazdę.

„Wściekłość drogową to atak kierowcy lub pasażera jednego pojazdu przy użyciu samochodu lub innej niebezpiecznej broni na kierowcę lub pasażera drugiego pojazdu, wywołany jakimś zdarzeniem, które miało miejsce na drodze”. Jest to definicja National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) (1998). Organizacja ta próbowała również z mniejszym powodzeniem zdefiniować pojęcie agresywnej jazdy. „Agresywny sposób jazdy to prowadzenie samochodu w taki sposób, który zagraża lub prawdopodobnie zwiększa zagrożenie osób i/lub ich własności”¹⁹. Ta niezbyt udana definicja została przez I. Buttler zestawiona z innymi. Pokażemy to zestawienie:

- Edwards – „Prowadzenie samochodu bez uwzględniania bezpieczeństwa innych”;
- Ellison–Potter (1997) – „Agresywna jazda to każde zachowanie za kierownicą napędzane przez frustrację i/lub gniew, które psychologicznie i fizycznie zagraża innym”;
- Shinar (1998) – „Agresywna jazda jest syndromem zachowań za kierownicą wywołanych przez frustrację. Te zachowania mogą albo przyjąć formę instrumentalnej agresji, która pozwala agresywnemu kierowcy na dalszą jazdę przy naruszeniu praw innych użytkowników dróg (częsta zmiana pasa, zajeżdżanie drogi, przejeżdżanie czerwonych świateł) lub agresję wrogą, która jest ukierunkowana na obiekt frustracji”;
- James L. Nahl (2000) – „Agresywna jazda, to jazda pod wpływem zaburzonych emocji, co prowadzi do zachowań narzucających własny preferowany poziom ryzyka innym. Jest ona agresywna ponieważ kierowca przyjmuje, że inni będą działać na tym samym poziomie ryzyka, że jedna osoba ma prawo zwiększać zagrożenie innym”.

Definicje te nie spełniają jednak podstawowych warunków swojej istoty. Powinny one bowiem:

- dotyczyć jedynie zachowań świadomych i umyślnych,
- obejmować zachowania motywowane przez zniecierpliwienie, gniew lub złość,
- obejmować jedynie te zachowania, które są spostrzegane przez innych użytkowników dróg jako zagrażające i niebezpieczne,
- wzbudzają w nich gniew, irytację i/lub zmuszają do podejmowania działań obronnych.

Warunki te częściowo spełnia definicja zaproponowana przez L. Tascę. Uważa on, że „jazda samochodem jest agresywna, jeżeli jest świadoma, zwiększa

¹⁹ I. Buttler, *Gorący temat: agresja w ruchu drogowym*, „BRD – Bezpieczeństwo Ruchu Drogowego” 2003, nr 1.

ryzyko wypadku i jest motywowana zniecierpliwieniem, złością, wrogością czy też chęcią oszczędzania czasu”. Ta definicja jest o wiele bardziej szczegółowa, niż definicje NHTSA, ale i tak zawiera wiele elementów subiektywnych²⁰.

Realne zagrożenia agresją drogową

Świadomość zagrożenia ze strony agresywnych kierowców w wielu krajach z trudem dociera do innych uczestników ruchu. Informacje o tym zjawisku mają głównie charakter publicystyczny i sposób ich przekazu jest krytykowany przez specjalistów. W latach 1990–1996 policja amerykańska odnotowała zaledwie 218 wypadków drogowych, które niewątpliwie były spowodowane agresją drogową, natomiast całkowita liczba śmiertelnych wypadków drogowych w tym czasie sięgnęła 290 tysięcy ludzi. W tym samym czasie rannych w wypadkach samochodowych zostało 23 miliony osób, a agresywnej jeździe przypisano jedynie 12610 rannych. Te liczby sprawiają, że w wielu przypadkach zjawisko agresji drogowej uważane jest za marginalne w odniesieniu do całości problemów ruchu drogowego. Jednakże optymizm państwowej administracji drogowej w USA i Wielkiej Brytanii studzą raporty organizacji pozarządowych zajmujących się bezpieczeństwem ruchu drogowego. Jak podaje Kowalski, z badań przeprowadzonych przez *AAA Foundation for Traffic Safety* (USA) wynika, że liczba wypadków i kolizji spowodowanych przez agresywnych kierowców w latach 1990–1995 wzrosła z 1129 do 1708. Okazało się również, że liczba poważnych wypadków wywołanych agresywnym zachowaniem w tym samym okresie czasu wzrosła o 51% (!)²¹.

Ankieta przeprowadzona w roku 1997 przez *Automobile Association of America* w rejonie Waszyngtonu wykazała, że 44% kierowców uważa agresję na drodze za największe zagrożenie dla bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Ankietowani podkreślają, że bardziej obawiają się kierowców agresywnych, niż będących pod wpływem alkoholu. Połowa z nich przyznała również, że w ostatnich 12 miesiącach sami zachowywali się agresywnie na drodze²².

Mimo braku ostatecznej definicji zjawiska agresji w ruchu drogowym, nieco więcej wiadomo o zachowaniach agresywnych, a przynajmniej można scharakteryzować konkretne zachowania kierowców, które należałoby uznać za jazdę agresywną. Przypomnieć należy, że ma się tu do czynienia z dwoma zjawiskami: agresją drogową i wściekłością drogową.

Agresja drogowa opisywana jest przeważnie takimi zachowaniami, jak:

- zbyt bliska jazda za innym samochodem,

²⁰ T. Lajunen, *Drivers' Aggression Research: open questions and Future Directions*, International Conferences on Traffic and Transport Psychology ICTCT, Lund 2000.

²¹ T. Kowalski, *op. cit.*

²² *Ibidem*.

- przekraczanie dozwolonej prędkości,
- nieprawidłowa zmiana pasa ruchu,
- przejeżdżanie skrzyżowań na czerwonym świetle.;

Są to zachowania, które mogą również wynikać z braku doświadczenia, będące skutkiem nieumiejętności przewidywania skutków własnych zachowań.

Zachowania, które opisują wściekłość drogową koncentrują się na możliwości doprowadzenia do zranienia czy nawet śmierci innego uczestnika ruchu, a wynikają bezpośrednio z gniewu skierowanego przeciwko innym uczestnikom drogi. Podaje się tu również takie zachowania, jak obraźliwe gesty, nieuzasadnione i przesadne używanie sygnałów dźwiękowych, wykonywanie manewrów w sposób zagrażający innym²³.

Przyczyny wzbudzania agresji przez jazdę samochodem

Zwolennicy opisanej już wcześniej teorii „frustracji – agresji” uważają, że „podstawową przyczyną agresji jest fakt, że jazda samochodem staje się źródłem coraz większej frustracji, a frustracja może prowadzić do agresji”²⁴.

Coraz więcej osób ocenia codzienną jazdę samochodem jako najbardziej frustrującą czynność codzienną. Doskonale wiadomo, jak denerwujące są ciągłe zmiany pasa ruchu, przestoje w korkach, niejasne reguły pierwszeństwa, nieostrożne zachowania uczestników ruchu, czy wreszcie pośpiech wywołany opóźnieniami przejazdu – to wszystko czynniki wzmagające frustrację. Na pewno czynniki ułatwiające popadanie we frustrację można sprowadzić do trzech płaszczyzn:

- poziomu doświadczanej frustracji (zróżnicowanego wśród uczestników ruchu),
- oceny negatywnych konsekwencji naszego agresywnego zachowania,
- spostrzegania frustracji jako nieodpowiedniej lub niesprawiedliwej.

Inaczej podchodzą do zachowań agresywnych zwolennicy omówionej już teorii uczenia. Wspomniano już, że agresja na drodze przynajmniej częściowo wynika z procesów uwarunkowania instrumentalnego i modelowania. Szczególną rolę odgrywa tu właśnie modelowanie. Już dzieci uczą się od rodziców nie tylko akceptacji określonego sposobu prowadzenia pojazdu, ale też poszanowania lub lekceważenia przepisów drogowych. Dzieje się tak zwłaszcza w okresie podporządkowania się przez dzieci autorytetowi dorosłych. Może się tak stać, że już młodzi kierowcy w momencie otrzymania prawa jazdy mają zinternalizowany model jazdy agresywnej.

Niewątpliwie sprzyja temu fakt, że na kursach nauki jazdy niemal w ogóle nie promuje się stylu jazdy defensywnej, strategii przyjaznej dla innych użytkowników dróg. Absolwenci szkoleń dla kierowców przyjmują ofensywny styl jazdy

²³ *Ibidem*.

²⁴ *Ibidem*.

przy jednoczesnym słabym poziomie umiejętności kierowania pojazdem. Daje to opłakane skutki i merytorycznie podbudowuje powszechną opinię o zagrożeniach ze strony młodych kierowców.

Nie można też pominąć wpływu jazdy samochodem na rozładowanie stresu i silnych emocji. Wielu kierowców po ciężkich przeżyciach i emocjach siada za kierownicę samochodu i „gna przed siebie” aby stłumić skutki swoich życiowych epizodów. Taka jazda pozwala rozładować napięcie niekoniecznie drogą agresji.

Czynniki wpływające na poziom agresji podczas prowadzenia pojazdu

Pierwszą grupą czynników regulujących zachowanie agresywne są mechanizmy kontroli – społecznej i indywidualnej. Osłabienie zewnętrznych i wewnętrznych mechanizmów kontroli zwiększa prawdopodobieństwo pojawienia się zachowań agresywnych. W zależności od siły kontroli zachowania, człowiek będzie różnie reagować agresywnie na to samo zdarzenie. Jednakże poziom kontroli może być obniżany wskutek wpływu różnych czynników, zależnych od warunków, w jakich kierowca prowadzi samochód. Mogą to być zarówno warunki atmosferyczne, jak i cechy środowiska ruchu drogowego.

Do takich czynników wzmagających agresję kierowców należy np. temperatura. Wnętrza samochodów nagrzewają się wyjątkowo szybko, a dodatkowo sytuacja pogarsza się podczas unieruchomienia pojazdów, które np. stoją w korku. Zachowanie kierowców pojazdów klimatyzowanych jest z oczywistych względów znacznie odporniejsze na agresję. Drugim elementem wzmagającym agresję jest zmęczenie. Ujawnia się ono szczególnie podczas prowadzenia samochodu w trudnych warunkach, np. w deszczu czy w nocy. Według statystyk, np. w roku 2001 w takich wypadkach zginęło 111 osób, a 763 zostały ranne. Generatorami zmęczenia kierowcy mogą być najczęściej następujące czynniki:

- obciążenie statyczne wynikające z długotrwałego znieuruchomienia i stałej pozycji kierowcy,
- jednostajność i monotonia jazdy samochodem (zależy od rodzaju drogi),
- obciążenie narządów zmysłów (oczy i uszy),
- obciążenie uwagi (chodzi przede wszystkim o wielopłaszczyznowość uwagi),
- obciążenie ze strony mikroklimatu kabiny (temperatura, wilgotność, wentylacja),
- obciążenie długim czasem pracy i niewłaściwą organizacją pracy i wypoczynku²⁵,

²⁵ J. Bąk, *Badanie agresywności kierowców kwestionariuszem M.H. Perry'ego, Temat 10 ITS*, Warszawa 1975.

- pośpiech i rywalizacja wzmagane są przez przeciążenia sieci drogowej, objazdy i utrudnienia w ruch z powodu robót drogowych itp.
- niepewność dotycząca tego, co czeka na drodze, to stan wyjątkowo często występujący wśród użytkowników dróg. Czynnikiem zmniejszającym tę niepewność może być z pewnością wiek i doświadczenie kierujących. Bardziej doświadczeni kierowcy potrafią dokładniej przewidzieć prawdopodobną sytuację na drogach i podjąć działania pozwalające uniknąć kłopotów;
- płęć to czynnik, który trudno lekceważyć. Wykazano, że mężczyźni dopuszczają się otwartej agresji o wiele częściej niż kobiety, natomiast kobiety często używają agresji słownej i pośredniej. Jak zauważają też niektórzy dziennikarze motoryzacyjni, kobiety często odgrywają rolę tzw. uprzejmego egzekutora przepisów. Jazda dokładnie z dozwoloną prędkością może wyjątkowo silnie frustrować innych kierowców. Wielu psychologów transportu uważa, że różnice w agresywności pomiędzy kobietami a mężczyznami będą się stopniowo zacierać. Już teraz np. badania prowadzone w Wielkiej Brytanii wykazały, że kobiety w wieku powyżej 35 lat równie często, co mężczyźni przejeżdżają przez skrzyżowania na czerwonym świetle i równie często przekraczają dozwoloną prędkość. Przykładem może być tutaj królowa brytyjska Elżbieta II, którą zatrzymano za jazdę z prędkością 80 km/godz. w terenie zabudowanym.

Podsumowanie

Zadaniem niniejszej pracy było przede wszystkim przedstawienie ogólnej problematyki związanej z agresją na drogach. Zaprezentowano tu wyniki badań uczonych polskich i zagranicznych. Można jednak mieć nadzieję, że w miarę wzrostu intensywności ruchu drogowego, temat agresji drogowej znajdzie swoje miejsce w opracowaniach naukowych, a nie głównie na łamach pracy i mediów. Nie można też zapominać o walce z agresją, a zwłaszcza o wykrywaniu kierowców agresywnych za pomocą systemu punktów karnych i sprawnie działającego rejestru kierowców i ich wykroczeń.